



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE
L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 3 : Au-delà du cadre actuel
Sujet 3.1 Un cadre de sécurité pour le XXI^e siècle

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉFÉRENCES

Notes DGCA/06-WP/10, 11 (et Rect. n° 1), 17, 20 et 31^{Révision}
Notes DGCA/06-IP/10 et 35

1. CONCLUSIONS

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) la libéralisation économique est devenue l'une des caractéristiques qui définissent l'aviation des temps modernes et elle a un impact majeur sur l'industrie aéronautique. Il est nécessaire de veiller à ce que le cadre de sécurité continue de répondre à l'exigence du développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale ;
- b) il est nécessaire de clarifier le concept de l'exploitant et la relation avec l'État responsable de la supervision de la sécurité ;
- c) le contenu, la nature et la structure des Annexes de la Convention de Chicago devraient être révisés de façon à faire en sorte que les normes de l'OACI soient centrées sur les objectifs de sécurité, tout en donnant davantage de flexibilité aux États contractants pour décider des moyens de mise en œuvre ;
- d) il est nécessaire d'assurer une coordination plus étroite des activités de coopération technique afin de réduire la duplication des efforts et de permettre au plus grand nombre possible d'États de retirer des avantages ;
- e) les « pavillons de complaisance » existent aujourd'hui en aviation civile, et ils ne devraient pas être tolérés.

2. RECOMMANDATIONS

2.1 La Conférence convient des recommandations suivantes :

- a) il est recommandé que le Conseil envisage d'étoffer la définition de l'« État de l'exploitant » et de l'« exploitant » en précisant davantage la correspondance nécessaire entre « le siège principal d'exploitation » et le lieu où est exercé le « contrôle opérationnel » afin d'identifier l'État responsable de la supervision de la sécurité ;
- b) il est recommandé que les États contractants s'acquittent de l'obligation que leur impose l'article 83 d'enregistrer tous les accords relatifs à la sécurité de l'aviation civile ;
- c) il est recommandé que l'OACI élabore des éléments indicatifs destinés à être utilisés par les États, par l'intermédiaire de leurs autorités de l'aviation civile, pour mettre en œuvre des politiques économiques et techniques cohérentes ;
- d) il est recommandé que l'OACI envisage d'améliorer le processus d'élaboration et d'adoption des normes et pratiques recommandées en :
 - 1) évaluant systématiquement l'incidence des SARP sur l'industrie et les autres parties intéressées ;
 - 2) utilisant plus systématiquement les recommandations publiées par les organismes qui effectuent des enquêtes sur les accidents ;
 - 3) élaborant des critères pour déterminer quelles sont les normes qui revêtent une importance vitale pour assurer la sécurité à l'échelle mondiale, et par rapport auxquelles la notification d'écarts ne serait acceptable que de manière exceptionnelle, et quelles sont les normes de nature technique détaillée qui devraient être converties en pratiques recommandées ou retirées des Annexes de l'OACI et converties en éléments indicatifs ;
- e) il est recommandé que l'OACI complète l'ensemble des Annexes de la Convention de Chicago par une annexe sur la supervision, l'évaluation et la gestion de la sécurité ;
- f) il est recommandé que toutes les parties prenantes élaborant et finançant des projets visant à accroître la sécurité de l'aviation dans les pays à faible revenu renforcent leur coopération et mettent en commun leurs renseignements et leur expérience afin d'éviter les doublons d'efforts ;
- g) il est recommandé que le Conseil examine la question des pavillons de complaisance compte tenu de l'expérience acquise par l'Organisation maritime internationale dans le traitement de cette question pour le domaine maritime.